

Tartós munkanélküliség Magyarországon.

A térbeli és a társadalmi elszigetelődés szerepe

Az OTKA F-68693 kutatás zárójelentése

A kutatás során vizsgált kérdések

A kutatási tervben megfogalmazott kérdések

A kutatás eredeti célja a tartós munkanélküliséget fenntartó két mechanizmus, a térbeli és a társadalmi elszigetelődés vizsgálata volt. A térbeli elszigetelődés mechanizmusa szerint a falusi munkanélküliség részben azért tartós, mert az ingázás költségei lényegesen meghaladják az ingázással elérhető, bérékben mérhető előnyöket (Köllő 1997). Az érv hasonlít az úgynevezett *spatial mismatch* hipotézisre, amely azt állítja, hogy a fekete belvárosi negyedekben azért magas a munkanélküliség, mert az álláslehetőségek a nagyvárosok peremén jönnek létre. (Kain 1992, Ihlanfeldt and Sjoquist 1998, Wilson 1987). A társadalmi elszigetelődés mechanizmusa szerint a falusi munkanélküliek nagyobb eséllyel maradnak ki a munkavállalói beajánlásokon hálózataból, ami csökkenti az esetleges álláslehetőségek megszerzésének esélyét (Holzer 1987, Fernandez et al 2000)

A fenti megfontolások alapján az eredeti kutatási tervben az alábbi kutatási kérdéseket fogalmaztuk meg: (1) Kifizetődik-e az ingázás a képzetlen munkavállalók körében? (2) Magasabb bért kapnak-e azok a munkások, akik informális kapcsolatokon keresztül jutottak munkához? (3) Csökkenti-e az ingázási távolság az informális kapcsolatokon keresztül történő állásszerzés esélyeit?

A kutatási kérdések módosulása

A kutatási tervben meglevő adatok elemzését jelöltük meg kutatási módszerként. (Ez indokolja a projekt szerény költségvetését.) 2001-ben kérdőíves felmérést végeztek azon munkanélküliek között, akik március 18. és április 7. között léptek ki a munkanélküli segélyregisztert. (A felmérés és az adatbázis leírásához lásd Köllő 2002). Legjobb tudomásom szerint ez az egyetlen olyan felmérés, ahol a képzettségre, állásjellemzőkre és keresetre vonatkozó szokásos kérdések mellett rákérdeztek az utazási időre, az esetleges utazásiköltség-térítésre, valamint az elhelyezkedés módjára is. Az adatbázis tehát alkalmasnak tűnt az ingázás és az informális álláskeresés megtérülésének elemzésére.

A kutatás során kiderült, hogy az adatbázis nem alkalmas az informális álláskereséssel kapcsolatos (2) és (3) kutatási kérdések megválaszolására. Az álláskeresés csatornáival kiegészített standard minceri bérregressziós elemzések azt mutatták, hogy az informális álláskeresés nem gyakorol szignifikáns hatást a frissen elhelyezkedő munkanélküliek keresetére. Az informális álláskeresés és utazási idő kapcsolatát vizsgáló regressziós elemzések sem jártak sikerrel: az álláskeresés módja nem mutatott szignifikáns kapcsolatot az ingázásra fordított idővel.

E negatív eredmények ismeretében a projekt középpontjába az ingázás megtérülésének elemzése került. A fenti egyéni szintű adatok elemzése kiegészült az ingázás lehetőségeire vonatkozó, ún. elérhetőségi elemzésekkel. Az elérhetőségi elemzések célja egyrészt a falvakból városokba irányuló napi ingázás lehetőségének vizsgálata, azaz az ingázás költségeinek és az ingázástól remélhető bérnyeremények összehasonlítása (Köllő 1997). A másik cél a nehezen vagy egyáltalán nem elérhető falvak azonosítása: ha adottnak vesszük az ingázás megtérülését, az elérhetőség közvetlenül az utazási költségek, közvetett módon pedig az utazási idő és utazási távolság függvénye. Az elérhetőségi elemzésekkel tehát az alábbi kutatási kérdésekre kerestük a választ: (A) Kompenzálják-e a városi bérek az utazási költségeket? Igaz-e, hogy a magas munkanélküliséggel sújtott térségekben nem térülnek meg az utazási költségek? (B) Vajon a magas munkanélküliséggel sújtott térségekben koncentrálnak azok a falvak, melyekből – akár a földrajzi távolság, akár a földrajzi távolsággal nem indokolható, hosszú utazási idő miatt – nem érhetők el a városi munkaerőpiacok?

A fenti kérdések megválaszolásához az alábbi adatbázisokat használtam. A falvakból városokba irányuló utazás idejére vonatkozó adatok forrása az MTA Közgazdaságtudományi Intézetének Adatbankjában tárolt Volán menetrendi adatbázis, melynek rekordjai azt mutatják, mennyi idő alatt lehet beutazni adott településről egy másik településre. Az utazás megtérülésének elemzéséhez településszintű béradatakra is szükség van. Ezen adatok forrása az Állami Foglalkoztatási Szolgálat (korábban Országos Munkaügyi Módszertani Központ) Bértarifa felvételének 2005, illetve a 2006 hulláma. Adott település átlagbére az ott a versenyszférában teljes munkaidőben foglalkoztatott, iskolázatlan (azaz érettséginel alacsonyabb végzettséggel rendelkező) alkalmazottak alap órabéreinek átlaga.

A kutatás eredményei

Az ingázás megtérülése. Egyéni szintű bizonyítékok

Az elemzések azt a kutatási tervben leírt adatbázist használják, amely a 2001 tavaszán a segélyregiszterből kilépő munkanélküliekről tartalmaz információkat. Az adatok elemzése egy egyszerű modellen alapult. Kiinduló feltevésünk szerint a munkaadók a munkavállalókkal való találkozás előtt egyoldalúan állapítják meg a béreket, melyek a reprezentatív munkavállaló ismérveit tükrözik. A munkavállalók alternatív lehetőségeket mérlegelve döntenek az ajánlat elfogadásáról. Modellünkben a munkavállalók döntését is figyelembe vevő, profitmaximalizáló bér a reprezentatív alkalmazott termelékenységének és rezervációs jövedelmének súlyozott átlaga; a rezervációs jövedelemhez (illetve a termelékenységhez) rendelt súly a munkanélküliség növekvő (ill. csökkenő) függvénye. Ha tehát nem lenne munkanélküliség, a bérajánlatok teljes mértékben a termelékenységet tükröznék; teljes munkanélküliség esetén viszont a bérajánlatok a rezervációs jövedelmekkel lennének azonosak. Mivel az utazási idő növeli az egyén rezervációs bérét (Manning 2003), az utazási időnek pozitív hatást kell gyakorolnia a munkabérre. Ez a pozitív hatás azonban feltételes: minél nagyobb a munkanélküliség, annál nagyobb az ingázás megtérülése. Az egyoldalú bérajánlatok modelljében azonban a munkaadó egy bérstruktúrát állapít meg, és nem fizethet eltérő munkabért ingázóknak és helyben lakóknak. Ha ez az elméleti feltevés igaz, ingázók és helyben dolgozók megkülönböztetése a feltevés alapján csak az utazásiköltség-térítéssel lehetséges.

E megfontolások alapján azt várjuk, hogy az utazási idő pozitív hatást gyakorol az utazásiköltség-térítés valószínűségére, különösen akkor, ha magas a munkanélküliség a telephelyen. Mivel ez a hipotézis a bérstruktúra feltevésén alapul, és elhanyagol más mechanizmusokat – például azt, hogy az ingázók eleve csak a jó bérajánlatokat fogadják el, vagy a munkaadók kevésbé tartják termelékenynek az ingázókat –, ezért érdemes az ingázási idő és a bérek kapcsolatát is megvizsgálni.

Hipotéziseinket többváltozós regressziós elemzéssel ellenőriztük: logisztikus regresszióval vizsgáltuk az utazásiköltség-térítés valószínűségét, lineáris regresszióval a béreket (az elemzés módszeréhez lásd Leigh 1986, Manning 2003, Rouwendal és van Ommeren 2007). Azt találtuk, hogy az utazási idő szignifikánsan mind a munkabéreket, mind az utazásiköltség-térítés valószínűségét. A telephely munkanélküliségi rátája a hipotézisünknek megfelelően felerősíti az utazási idő és költség-térítés kapcsolatát, viszont negatív hatást gyakorol az utazási idő és a munkabér közti parciális hatására. Becsléseink szerint az utazási idő akkor gyakorol szignifikáns pozitív hatást a bérekre, ha a telephelyen nincs munkanélküliség; 10 százalékos munkanélküliségi rátánál viszont eltűnik az utazási idő és a bérek közötti kapcsolat. E hipotéziseinknek ellentmondó feltételes hatás véleményünk szerint azzal magyarázható, hogy az ingázókat a helyben lakókhöz képest alacsony termelékenységű

munkásoknak tekintik a munkavállalók. (Elméleti modellünk szerint a telephelyen mért munkanélküliségi ráta csökkenti az utazási időnek a bérekre gyakorolt pozitív hatását.)

Ezek az eredmények igazolják, és egyben finomítják a kutatás kiinduló feltevését, miszerint az ingázási költségek gátolják a munkaerő mobilitását a magas munkanélküliséggel sújtott térségekben. A hátrányos helyzetű térségekben a munkanélküliség nem csak falvakat, hanem városi munkaerőpiacokat érint. Ennek hatása elméletünk és empirikus eredményeink szerint az, hogy a munkaadók nem hajlandók munkabér formájában megtéríteni az utazási költségeket, hanem utazási költség-térítés formájában kompenzálják az utazási költségek egy részét. Az utazási költség-térítés azonban nem fedi le feltétlenül az összes pénzbeli kiadást, és sose kompenzálja az utazás idő-költségeit. A magas kistérségi vagy regionális munkanélküliség tehát csapdahelyzetet teremt: a bérek alacsonyan tartására ösztönzi a munkaadókat, melyre a falusi munkanélküliek racionális reakciója a távoli munkalehetőségek elutasítása lesz.

Az ingázás megtérülése. Településszintű bizonyítékok

A kutatás során Pécs, Szeged, Debrecen, Nyíregyháza és Miskolc – valamint a „kontrollcsoport” szerepét betöltő Győr – vonzáskörzetében vizsgáltuk a kereseti lehetőségek térbeli eloszlását. Kérdésünk az volt, hogyan változnak a településszintű bérek a központtól való „távolság” – valójában: menetrend szerinti utazási idő – függvényében; és a faluból városban utazás kecsegtet-e olyan bérelőnyökkel, melyek meghaladják az utazás becsült költségeit. A felsorolt városok (a továbbiakban: központok) és körzeteik kiválasztását részben a problémafelvetés indokolja: közismert, hogy a magas munkanélküliséggel sújtott települések az ország északi, északkeleti és déli régióiban koncentrálódnak. Az egymástól távol eső nagy vidéki városok kiválasztásának másik oka, hogy a kutatás helyszíne minél jobban hasonlítson a klasszikus monocentrikus városmodellhez, amely szerint az egyének munka- és lakóhelyválasztását egyetlenegy központ befolyásolja (Fujita 1989).

Először lineáris regresszióval megbecsültük a településszintű bérek és az utazási idő közötti kapcsolatot. Várakozásainkkal összhangban azt tapasztaltuk, hogy a nagyvárosoktól távolodva csökken a falusi átlagos bér. Az utazási idő együtthatója mindegyik helyi munkaerőpiacon negatív és statisztikailag szignifikáns. Tehát biztosak lehetünk abban, hogy egy faluban annál kisebb az átlagos órabér, minél messzebb van a központtól. A központtól távolodás hatása azonban eltér az egyes munkaerőpiacokon: a győri munkaerőpiacon becsléseink szerint durván tízezer forinttal nagyobb a fél óras utazás egy hónapra vetített megtérülése, mint a Pécs, Debrecen, Nyíregyházát és Miskolcot körbevevő munkaerőpiacokon.

Következő kérdésünk: meghaladják-e a becsült bérelőnyök az utazási költségeket. Az utazás valóságos költségeiről nincsenek adataink, azokat becsülni kell. Kutatásunk során két eltérő módszerrel becsültük az utazási költségeit. A legegyszerűbb módszer az, ha az utazás pénzbeli költségeinek, valamint az utazással járó előnyök (például: alacsonyabb lakhatási költségek a faluban) egyenlegét zérusnak vesszük, és kizárólag az utazás időköltségét becsüljük. Az utazás időköltségének becsült értéke az a jövedelem, amitől a városba beutazó egyén az utazás miatt elesik. Egy óra egyirányú utazással a napi 8 órát dolgozó falusi lakos a falusi munkabér negyedét veszti el, hiszen a városi munkavállalás helyett a két óra utazás helyett két óra túlórázással is javíthatna jövedelmi helyzetén. E megfontolás alapján egy óra egyirányú utazás időköltségét a helyi munkabér negyedével mérjük. A másik módszer, hogy a könnyen elérhető utazási-idő adatokból becsüljük az utazás pénzbeli költségeit, és figyelmen kívül hagyjuk az utazás időköltségét, valamint a városoktól távoli lakóhelyválasztás előnyeit. A becslés során először utazási időt távolsággá alakítottuk; a becslés során azt feltételeztük, hogy a buszok 40 km/óra sebességgel közlekednek. Ezután a 2006. januárra érvényes Volán bérletárak ismeretében számoltuk ki az utazás pénzbeli költségét. E két módszer hasonló eredményekhez vezet a falvakban minimálbéren foglalkoztatott munkavállalók esetében. 2006 januárjában ugyanis egy óra egyirányú utazás költsége – azaz a 40 km-re szóló buszbérlet ára – a minimálbér 40 százaléka. Ha a munkaadó 50 százalékos valószínűséggel fizeti ki a bérlet 80%-át, az egy órás egyirányú utazás várható költsége a minimálbér durván negyede – ami megegyezik az utazás időköltségével.

E megfontolások alapján tehát azt vizsgáltuk, hogy az egy óra egyirányú utazással elérhető várható bérnövekedés meghaladja-e a minimálbér egynegyedét. Eredményeink szerint csak a győri helyi munkaerőpiacon térül meg az ingázás, azaz a központ és a körzethez tartozó települések kereseti lehetőségei között elég nagy különbség áll fenn ahhoz, hogy meghaladja az ingázás (feltételezett) költségeit. Ezzel szemben a magas munkanélküliséggel sújtott helyi munkaerőpiacokon az ingázás becsült költségei elérik, vagy meghaladják a szóban forgó bérkülönbségeket. A központok és a „környező” falvak közötti bérkülönbségek akkor haladnák meg az utazás költségeit, ha az ingázók részesednének a jogszabályban meghatározott költségtérítésben. Eredményeink tehát alátámasztják azt a hipotézist, hogy az ingázási költségek gátolják a munkaerő-mobilitást.

Földrajzi távolság és elérhetőség

Kiinduló hipotézisünk szerint – a városi munkaerőpiacokon elérhető alacsony munkabérek mellett – az ingázási költségek gátolják a munkaerő-mobilitást. Következő kérdésünk: igaz-e, hogy a magas munkanélküliséggel sújtott régiókban, kistérségekben koncentrálódnak azok a falvak, melynek lakosai számára túl költséges lenne a városba irányuló napi ingázás? A kérdés megválaszolásához elérhetőségi elemzéseket végeztünk a 2006 januárjában gyűjtött MÁV és Volán menetrendi adatokat használva. Az elérhetőségi adatbázis rekordjai falvak és központok közötti menetrend szerinti utazási időket tartalmaznak. Központnak tekintettük azokat a településeket, ahol menetrendi adatokból: azt vizsgáltam, ahol 2005-ben volt valamilyen illetékességi elven működő közhivatal – például földhivatal, okmányiroda, munkaügyi hivatal - működött. Falunak azokat a településeket tekintjük, ahol semmilyen illetékességi elven működő közhivatal sem található. (Az adatbázis részletes leírását lásd Bartus 2007).

Elemzéseink során azt találtuk, hogy a magas munkanélküliségtől sújtott régiók, illetve a lemaradó és hátrányos helyzetű (LHH) kistérségek falvaiból hosszabb utazással lehet elérni a megyeszékhelyeket. (A nem megyeszékhely központok elérhetőségében nem mutatkozik lényeges területi különbség). A hátrányos helyzetű régiókban, illetve az LHH kistérségekben nagyobb azon falvak aránya, melyekből nem lehet a legközelebbi megyeszékhelyet elérni fél óra, ill. egy óra utazással. Ez a tény nem meglepő, hiszen a legrosszabb helyzetben lévő kistérségek rendszerint a határok mentén, a megyeszékhelyektől távol helyezkednek el. Kutatásunk újszerűsége abban áll, hogy megvizsgáltuk: a nyilvánvaló földrajzi adottságok mellett magyarázható-e a központok rossz elérhetősége az infrastruktúra fejletlenségével – például azzal, hogy a hátrányos helyzetű térségekben rosszabb a közlekedésszervezés, és/vagy lassabban járnak a buszok és vonatok. A kérdés azért fontos, mert ha az elérési időt nagymértékben befolyásolná a közlekedésszervezés, a lemaradó térségek helyzete elvileg javítható lenne infrastrukturális beruházásokkal (például korszerűbb buszok üzembe helyezésével) vagy a közlekedésszervezés javításával. Kérdésünket a diszkrimináció-elemzés egyik standard módszerével, az Oaxaca-Blinder dekompozíciós eljárással vizsgáltuk. Azt találtuk, hogy az utazási idők régiók közötti eltéréseért részben az infrastruktúra eltérése felel: a fejletlenebb régiókban ugyanis több időre van szükség adott távolság megtételéhez, mint a közép-magyarországi régióban.

Elemzéseink azonban azt sugallják, hogy a megyeszékhelyektől a régióátlagnál messzebb található falvak lakosai számára nem javulna lényegesen a városok elérhetősége, ha az elmaradott régiókban a közlekedési infrastruktúra fejlettsége elérné a közép-magyarországit. Mivel az LHH kistérségek az átlagosnál messzebb találhatók a megyeszékhelyektől, ezért az infrastrukturális beruházásoktól nem remélhetjük a szóban forgó régiók problémáinak megoldását.

Összegzés

Mind az egyéni, mind a településszintű adatok elemzése megerősítette a kutatás kiinduló feltevését: a napi ingázás költségei gátolják a munkaerő mobilitását. A hátrányos helyzetű térségekben a munkanélküliség nem csak falvakat, hanem városi munkaerőpiacokat érint. Ennek hatása elméletünk és empirikus eredményeink szerint az, hogy a munkaadók nem hajlandók munkabér formájában megtéríteni az utazási költségeket, hanem utazásiköltség-térítés formájában kompenzálják az utazási költségek egy részét. Az utazásiköltség-térítés azonban nem fedi le feltétlenül az összes pénzbeli kiadást, és sose kompenzálja az utazás időkölségeit. A magas kistérségi vagy regionális munkanélküliség tehát csapdahelyzetet teremt: a bérek alacsonyan tartására ösztönzi a munkaadókat, melyre a falusi munkanélküliek racionális – azaz az ingázás gazdasági előnyeit és hátrányait mérlegelő – reakciója a távoli munkalehetőségek elutasítása lesz. Elérhetőségi elemzéseink szerint e csapdából akkor sem lehet kitörni, ha valamilyen infrastrukturális beruházás hatására rövidülne a városi munkaerőpiacok elérési ideje.

Hivatkozások

- Bartus Tamás. 2007. Városok elérhetősége: tények, okok, következmények. *Kormányzás, Közpénzügyek, Szabályozás* 2 (2): 291-307.
- Fernandez, R.M., E. Castilla and P. Moore. 2000. Social Capital at Work: Networks and Hiring at a Phone Center. *American Journal of Sociology* 105: 1288-1356.
- Fujita, M. 1989. *Urban Economic Theory*. Cambridge: University Press.
- Gobillon, Laurent, Harris Selod and Yves Zenou. 2007. The Mechanisms of Spatial Mismatch. *Urban Studies*, 44: 2401–2427
- Holzer, H.J. 1987. Hiring Procedures in the Firm: Their Economic Determinants and Outcomes. NBER Working Paper 2185.
- Ihlanfeldt, K.R. and D.L. Sjoquist. 1998. The spatial mismatch hypothesis: A review of recent studies and their implications for welfare reform. *Housing Policy Debate*, 9: 849-892 .
- Kain, J. 1992. The spatial mismatch hypothesis: Three decades later. *Housing Policy Debate*, 3: 371-460.
- Kertesi, G., 2000. Ingázás a falusi Magyarországon. Egy megoldatlan probléma.: *Közgazdasági Szemle* 47: 775-798.
- Köllő János. 1997.: A napi ingázás feltételei és a helyi munkanélküliség Magyarországon: számítások és számpéldák. *Esély*, 2. szám.
- Köllő János. 2002. Az ingázási költségek szerepe a regionális munkanélküliségi különbség fenntartásában. *Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek*, 2. sz. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont, Budapest.
- Leigh, J. P. 1986. Are compensating wages paid for time spent commuting? *Applied Economics*, 18: 1203-1213.
- Manning, A. 2003. The real thin theory. monopsony in modern labour markets. *Labour Economics*, 10, 105-131.
- Rouwendal, Jan and Jos van Ommeren. 2007. Recruitment in a Monopsonistic Labour Market: Will Travel Costs be reimbursed? Tinbergen Institute Discussion Papers, 2007-044/3
- Wilson, W.J. .1987. *The Truly Disadvantaged. The Inner City, the Underclass, and Public Policy*. Chicago: University of Chicago Press.